

Първи **таен** ретро парад

*разходка из българските
военни поделения (1998-2005 г.)*



Демократичните промени в България след 1989 година, освен целия политически, икономически и културен живот в страната ни, пряко засегнаха и българската армия. В настоящия материал ще обърнем внимание на транспортната и специализирана техника из военните поделения в нашата държава, базирайки се на спомени и авторски архивен и непубликуван до момента снимков материал от втората половина на 90-те години и началото на настоящия век. Освен познатите все още високопроходими товарни автомобили, правещи своята „нова кариера“ като дървовози с легален и полулегален характер, ще разгледаме и някои специални машини със своите технологични приспособления, учудващи ни дори и в днешно време.

Основното разделение на техниката в Българската армия е в две направления: „Т“ (транспортни) и „С“ (строеви).

Всички превозни средства имаха някой от двата отличителни знака на видно място из екстериорната си част. Т. нар. „транспортни“ автомобили се използваха почти ежедневно от служещите в армията ни бойци и с тях се извършваха необходимите за поддържане боеготовността на войската нужди на отделните поделения и подразделения. Най-често за тази цел се използваха полноприводните ГАЗ 69/69А (жаргонно наречени Текезесарка и Командирка, съответно за версиите с 2 и 4 врати), УАЗ от сериите 469, 452 и 452Д, ЗиЛ 130 и множеството му модификации. „Строевите“ автомобили се използваха сравнително рядко, поддържаха се в изряден и почти параден вид и се съхраняваха из парковете в поделенията – строени и в готовност, с приятен, стегнат вид и разбира се, подпрени „на трупчета“ и номерирани (поне във времето когато имаше многобройна и активна армия).



Там при „строеваците“ се съхраняваше и интересната от днешна гледна точка автотехника, там можеше да се натъкнеш на автомобили с почти нулев километраж, там се раждаха и малки „автолегенди“ за непокътнати и музейно съхранявани возила с ограничен до тях достъп. Спомням си за един случай при издирването на Зил 164 – отдавна излязъл от военна употреба товарен автомобил и заменен с усъвършенствания 8-цилиндров бензинов Зил 130. За въпросния Зил 164 в едно българско поделение се носеха слухове, че е прибран в хале и е на няколкостотин километра пробег.



Ежеседмично се проверява техническото му състояние и се припалва и раздвижва контролно в рамките на секретното ПВО поделение, до което почти никой редови военнослужещ нямаше достъп, а работещите там пък не можеха да изнасят конфиденциална информация. Така и не се разбра въпросният камион дали наистина съществува или е мит, но пък обогатявахме въображението си много сериозно.

Най-често като „строеви“ автомобили срещаме ЗиЛ 157 (жаргонно наречен „джоган“), ЗиЛ 131, ГАЗ 66 (позната ни като „вьетнамка“), Урал 375 и 4320, по-рядко КраЗ 255 – всички със своите десетки специфични военни модификации. И макар че в българската армия техниката се обновяваше регулярно с ново поколение машини до промените през 1989 г., в експлоатация бяха останали и единици по-стари „автобойци“, разбира се, в изрядно общо състояние. По-впечатляващите автомобили бяха УАЗ 450 – първата версия на полноприводния микробус с „двойно предназначение“, произвеждан в периода 1958 – 1966 г. от Уляновския автозавод.





Преговорите на България за членство в НАТО доведоха и до първото разнообразие на военния автопарк още в края на 90-те години. След едно от десетките посещения на натовски военни в наше поделение, наред с опознавателната и предполагам, секретна преговорна част, доведе и до два авто-подаръка – Mercedes Unimog и Chevrolet M-series CUCV. И макар употребявани, двата автомобила бяха в добра форма и определено впечатляваха и военни, и цивилни със своите непознати за нас технически спецификации.

Интерес за мен представляваха и автобусите на БА, основно от моделите ПАЗ 672, Чавдар 11МЗ, по-рядко Шкода Кароса S-серия - винаги със завидно добър външен вид и с „пеещи“ двигатели. Особено интригуващ беше един специализиран автобус Чавдар (по-скоро неговите останки), изработен в Ботевград на шаси ЗиЛ 157 през 60-те години на миналия век (най-вероятно в периода 1967-1968 г.). За съжаление състоянието му беше плачевно и се използваше като „интериор“ на тренировъчен полигон, което в по-късен етап доведе и до неговото пълно унищожаване.



От българска страна завод Мадара гр. Шумен също присъстваше в автопарка на българската войска с Мадара Лиаз 706 МТ и Мадара Лиаз серия 100 с различни каросерийни оборудвания – самосвали, бордови, подвижни кухни...

От „строевия“ автопарк все още, но рядко, се срещаша пълноприводната Прага V3S, ГАЗ 63 (известната ни „молотовка“, заместена „в служба“ от „виетнамката“ ГАЗ 66), ЗиС 151, след 1956 г. вече ЗиЛ 151, заради преименуването на завода от „Завод имени Сталина“ на „Завод имени Лихачева“ като част от съветската политика за развенчаване на култа към вождя.

Специализираната военна техника, до която имаше съприкосновение преди двайсетина години, определено впечатляваше с творчески решения и размери. Танковият трайлер МАЗ 537 с дължина от близо 9 метра (без ремаркетото) и ширина/височина почти 3 метра, беше абсолютният ми фаворит сред военните „експонати“. Задвижван от 12-цилиндров V-образен дизелов двигател с мощност 525 к.с., гордо изпъкваше на площа, очаквайки следващата си „танкова жертва“. Постепенно тези влекачи бяха частично заменени от Татра Т815 8х8, но и двете машини са все още на въоръжение в БА и имаме случайни срещи с тях около Гергьовденските традиционни военни паради.

От бронетранспортърите най-масово в края на 90-те присъстваха БТР 60 ПБ, част от които редовно се движеха из градските улици при поредното си учение или при посещение до разположения в покрайнините ПВО комплекс.

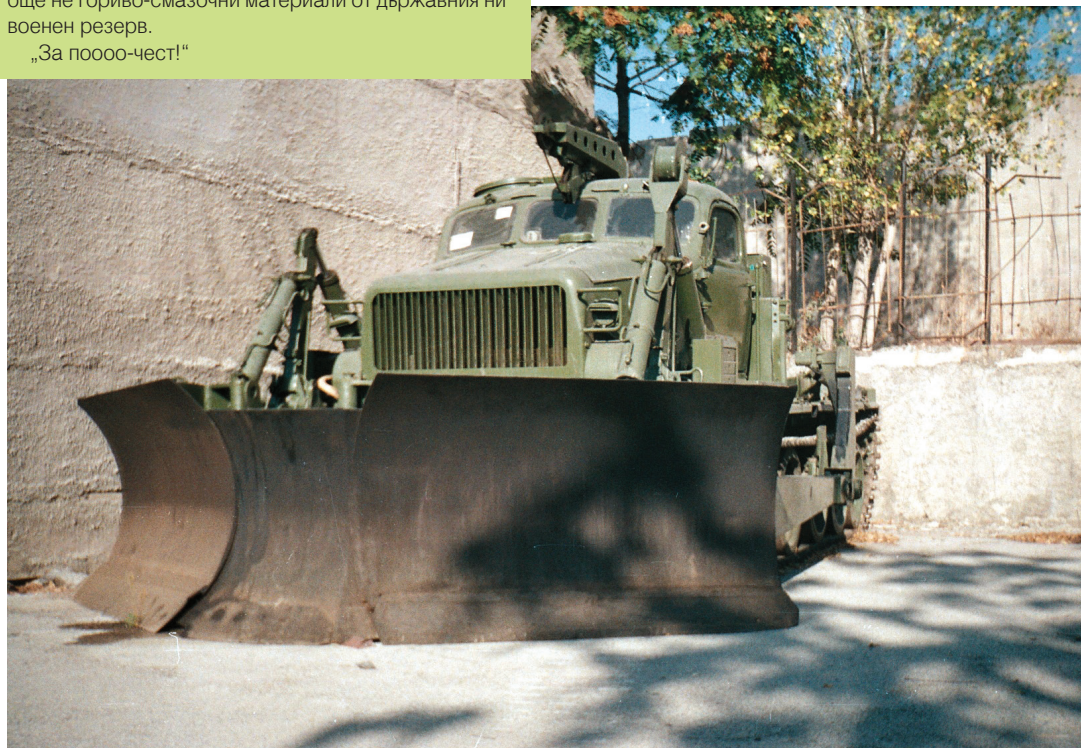


МТЛБ също беше неизменна част по парковете на военното ни поделение, някои използвани като влекачи, други в пълно бойно снаряжение – куполи, оръдия и пр. оборудване, необходимо за една военна машина от този клас.

Разбира се, най-голям интерес представляваха танковете и базираните на тях военни единици. Имах възможността да се запозная с използващия платформата на T54/T55 артилерийски влекач АТ-Т в няколко негови модификации с различни военни приложения (основно за прокарването на пътища – техника, зачислена към инженерни войски), както и със самия танк от серията T54/T55 отново с различни предназначения – за съжаление и двете верижни машини бяха без куполи и съответно оръдия, едната се използваше за влекач, другата пък беше с монтирана мостова система, използвана при създаването на пътища във военно време.

Засегнатата в този материал автомобилна и специализирана техника към днешна дата определено представлява интерес за феновете на ретро автомобилите и техните производни. Голяма част от гореспоменатите машини можем да видим като експонати из българските музеи, но чувството да се срещнеш с военна единица в пълна бойна готовност и очакваща героичните си подвизи е съвсем различно и трудноописуемо и се надявам чрез горните редове да ви „потопих“ поне за миг в дебрите на отминалото българско военно дело, прераснало понастоящем във „военна автоистория“, гарнирана с големи количества мирис на бензин А86, масло 8Ц и какви ли още не гориво-смазочни материали от държавния ни военен резерв.

„За поooo-чест!“





Текст: Бойко Иванов
Снимки: Бойко Иванов